EL MITO

31

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 GT Pinin Farina: el Cavallino piensa en grande

Fórmula 1 1971: un año equivocado

125 S: comienza la aventura

La Ferrari desembarca en los EE.UU.

9 789504 900290 10031

$14·90

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS

SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA

H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 31

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en marzo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

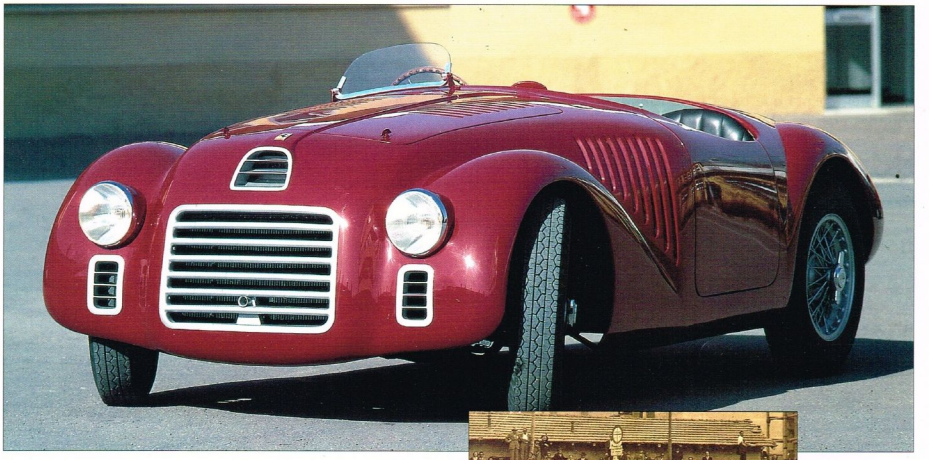
LAS SPORT

125 S, el debut del Cavallino

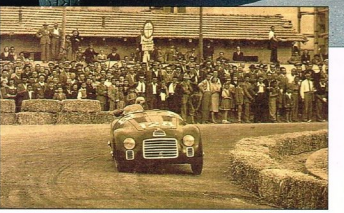
1947: es el primer auto que lleva el nombre del fundador de la Casa de Maranello.

Lo manejaron Tazio Nuvolari, Giuseppe Farina y Franco Cortese.

Tenía un V12 1500 cm³ de 125 CV diseñado por Gioachino Colombo.



La 125 S vista desde atrás.



11 de mayo de 1947, circuito de Piacenza: Franco Cortese lleva al debut a la Ferrari 125 S.

La 125 S ocupa un sitio de honor en la historia de la Ferrari: fue la primera que llevó el Cavallino Rampante sobre el capot, la primera que compitió con los colores Ferrari, la primera que fue comercializada según la costumbre de Enzo Ferrari (vender autos para financiar la actividad deportiva). En suma, fue la fundadora de toda la familia.

UN MOTOR FIRMADO POR GIOACHINO COLOMBO

Después del experimento de la 815, Enzo Ferrari había reflexionado mucho sobre el primer auto que llevaría su nombre. Mejor dicho, sobre su propulsor, ya que para él los autos eran motores con cuatro ruedas y el mínimo indispensable para correr más rápido que los adversarios. Desde el comienzo del desarrollo le había pedido a Gioachino Colombo un motor V12 de 1,5 litros de cilindrada. La leyenda, alimentada por las palabras del propio Ferrari en el libro *Mis terribles felicidades*, cuenta que lo habían impresionado la potencia y el rugido de los Delage Grand Prix de los años Treinta y del formidable Packard V12 de su amigo Antonio Ascari. En cambio, según la opinión de quienes estaban cerca suyo en aquellos años, la elección del motor V12 deriva de una serie de consideracio-

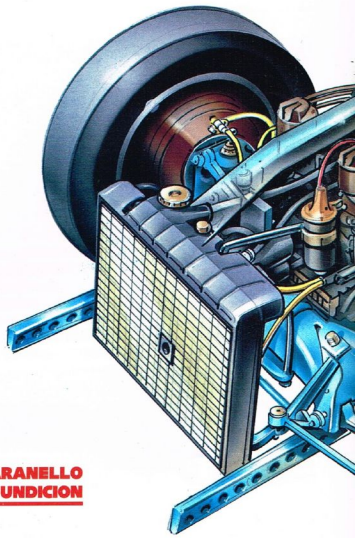
1947: LOS RESULTADOS DE LA 125 S

Carrera	Fecha	Piloto	Resultado
Piacenza	*11/5/1947*	*F. Cortese*	*retirado*
Terme Caracalla	*25/5/1947*	*F. Cortese*	*1°*
Vercelli	*junio de 1947*	*F. Cortese*	*1°*
Vigevano	*junio de 1947*	*F. Cortese*	*1°*
Varese	*junio de 1947*	*F. Cortese*	*1°*
Forlì	*julio de 1947*	*T. Nuvolari*	*1°*
Parma	*13/7/1947*	*T. Nuvolari*	*1°*
		F. Cortese	*2°*
Cascine (FI)	*14/7/1947*	*F. Cortese*	*retirado*
Pescara	*15/8/1947*	*F. Cortese*	*2°*
Modena	*28/9/1947*	*F. Cortese*	*retirado*
GP Torino	*12/10/1947*	*R. Sommer*	*1°*

La óptica trasera.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 55 x 52,6 mm, cilindrada 1497 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 30 DCF doble cuerpo
Encendido:	magnético
Potencia:	100 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis monoblock de caños de acero de sección elíptica, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	tornillo y sector circular
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 5.50-15
Paso:	2,42 metros
Peso:	750 kilos
Unidades producidas y números de chasis:	2 (1C y 2C) en 1947



nes mucho más prácticas, teniendo en cuenta que las adversarias eran las Alfa Romeo 158. Desde un punto de vista teórico, un motor V12 garantizaba una potencia netamente superior a la de un ocho cilindros, en paridad de cilindrada, por la mayor superficie de los pistones y por la posibilidad de regímenes mucho más elevados, gracias a la menor velocidad lineal de los pistones y al menor rozamiento.

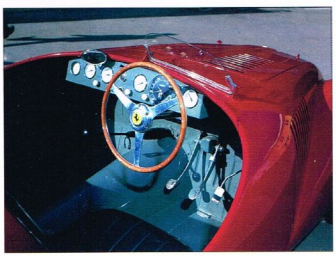
Un faro delantero.

EL MOTOR V12 ES ENTERAMENTE DE ALUMINIO

Un motor de 12 cilindros tenía, obviamente, una carrera menor, y por eso era más bajo que un ocho cilindros, con las imaginables ventajas al tener un baricentro más bajo. La demostración práctica venía de los resultados registrados antes de la guerra: las mismas Alfa Romeo 158 se habían tenido que inclinar ante la superioridad de los V12 y V16 propuestos por Auto Union y Mercedes. Un motor más moderno (en ausencia de las casas alemanas, que tenían otras cosas en que pensar) habría fácilmente derrotado a los automóviles del Biscione, con los que Ferrari tenía una cuenta pendiente desde el día de su alejamiento. Nació así el primer V12 de la historia Ferrari, del cual derivarían también los motores de los años siguientes, de cilindradas cada vez mayores, hasta llegar al doble. Un motor de avanzada, con características netamente deportivas y sin embargo confiable y poco sediento de combustible. El proyecto de Colombo, asistido por el mítico Luigi Bazzi, por Giuseppe Busso y por Attilio Galetto (jefe de la oficina de producción), se caracteriza por las bancadas con un ángulo interno de 60° y es enteramente de aluminio.

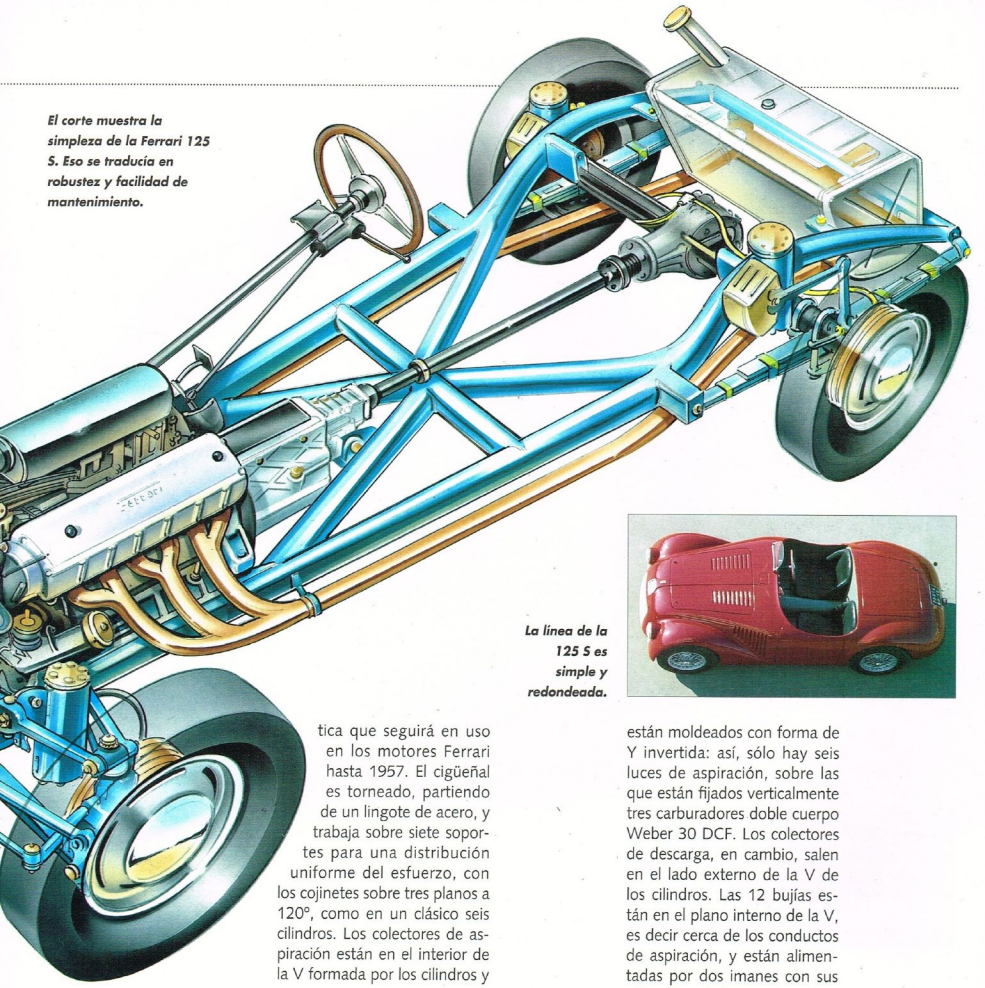
CON LA 125 S, EN MARANELLO NACE TAMBIEN LA FUNDICION

Al comienzo, la fundición era confiada a empresas externas, pero en el curso de unos meses, la Ferrari se equipa con una fundición propia, para controlar esa etapa fundamental y evitar que ojos indiscretos vieran qué se estaba realizando. La distribución es con un árbol de levas a la cabeza por bancada, accionado por una cadena triple. Los pistones también son de aluminio, con cuatro segmentos cada uno. Las bielas son de acero forjado y su pie está cortado en un plano oblicuo para poder extraerlas desde arriba: una caracterís-



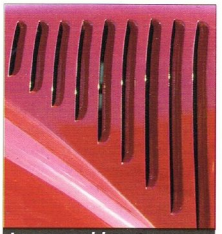
El habitáculo de la 125 S es decididamente austero.

El corte muestra la simpleza de la Ferrari 125 S. Eso se traducía en robustez y facilidad de mantenimiento.

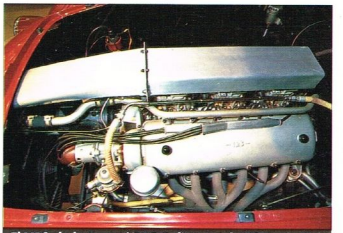


La línea de la 125 S es simple y redondeada.

tica que seguirá en uso en los motores Ferrari hasta 1957. El cigüeñal es torneado, partiendo de un lingote de acero, y trabaja sobre siete soportes para una distribución uniforme del esfuerzo, con los cojinetes sobre tres planos a 120°, como en un clásico seis cilindros. Los colectores de aspiración están en el interior de la V formada por los cilindros y están moldeados con forma de Y invertida: así, sólo hay seis luces de aspiración, sobre las que están fijados verticalmente tres carburadores doble cuerpo Weber 30 DCF. Los colectores de descarga, en cambio, salen en el lado externo de la V de los cilindros. Las 12 bujías están en el plano interno de la V, es decir cerca de los conductos de aspiración, y están alimentadas por dos imanes con sus respectivas bobinas.



Las ranuras del capot.

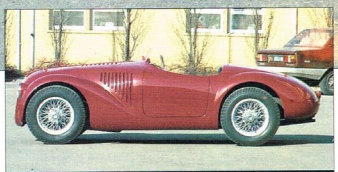


El V12 de la Ferrari 125 S dispone de 100 caballos.

MOTOR SOFISTICADO, CHASIS DEMASIADO SIMPLE

Con respecto al enfriamiento, cuenta con un radiador de amplias dimensiones, al punto que no está previsto ningún ventilador: de traer el aire se encargará el viento de la carrera... Frente a un motor que es una verdadera joya, el chasis parece casi inadecuado: se trata de

La trompa de la 125 S está dominada por la parrilla del radiador.



El diseño esbelto de la carrocería.

una clásica estructura con vigas y transversales de caños de acero de sección oval, con crucetas centrales de refuerzo.

DOS CARROCERIAS PROPUESTAS: "BOTECITO" Y FORMULA

Sin embargo, aquí también la Ferrari muestra ya los signos de la primacía tecnológica que la distinguirá siempre: las suspensiones delanteras son independientes, la trasera es un puente rígido, pero ambas aprovechan amortiguadores hidráulicos decididamente innovadores, proyectados por el mismo Gioachino Colombo para el nuevo auto.

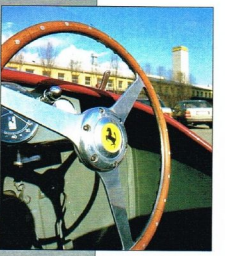
Se propusieron dos versiones de carrocería: una del tipo "botecito", que se cree obra de la carrocera Motto de Turín; la otra, con el cuerpo central en forma de cigarro separado de los guardabarros de tipo motociclístico, mucho más agresiva. Hay que notar que en el folleto de lanzamiento, difundido a comienzos de 1947 por Enzo Ferrari (como siempre, un verdadero mago del marketing), el vehículo sería producido también en una confortable versión berlinetta. Pero la idea fue dejada para otro momento. El debut deportivo de la 125 S se realizó en Piacenza, el 11 de mayo de 1947.

DEBUT DESAFORTUNADO PERO CARGADO DE PROMESAS

El piloto es Giuseppe Farina, pero durante las pruebas sale de pista y daña el auto. Estaba preparado un segundo automóvil, pero Farina se echa atrás: sobre la marcha, es contratado el veterano Franco Cortese, que luego de un comienzo sin brillo se acerca a los primeros hasta que es detenido por una falla en la bomba de nafta. Cortese está convencido

DE PREMIO, UNA MISS

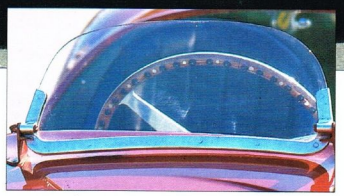
Si en el dicho popular mujeres y motores están siempre ligados, desde siempre los autos del Cavallino Rampante están rodeados por las más lindas mujeres. El primero que aprovechó, como solo él sabía hacer, las dotes de una Ferrari como arma de seducción fue probablemente el gran Tazio Nuvolari. La carrera del 13 de julio de 1947 en el circuito de Parma era la segunda con una Ferrari para el piloto de Mantua, que lideró la carrera de punta a punta. Hasta aquí la crónica. Después comienza la leyenda, según la cual, luego de cruzar la línea de llegada, Nuvolari habría clavado las ruedas delante de la hermosa Miss Parma, que tenía que felicitar al ganador. Una sonrisa, algún gesto, y la provocativa muchacha subió al auto, y luego la pareja desapareció hacia el horizonte, dejando a los presentes envueltos en la nube de humo levantada por las cubiertas. Nuvolari y la hermosa Miss no volvieron a aparecer hasta la noche, en la cena de honor. ¿Seducción del gran Tazio o de la Ferrari?



El volante es de madera y aluminio: un clásico de la Casa del Cavallino.

EL PRIMER CLUB FERRARI

Las hazañas cumplidas por las 125 S en 1947 llamaron la atención de muchos clientes deportivos, tal como deseaba Enzo Ferrari. Fueron justamente los primeros propietarios quienes le dieron vida, amistosa y apasionadamente, al primer Ferrari Fan Club, con la finalidad de sostener y difundir la fama de la nueva empresa. Los animadores eran Luigi Chinetti y Franco Cornacchia, los primeros concesionarios, aquellos que sostuvieron con capitales propios los primeros pasos del Cavallino, y que luego iban a operar en los dos mercados más importantes, Estados Unidos e Italia. A ellos se unieron después pilotos y simples apasionados: de los franceses Raymond Sammer (el ganador del GP de Turín) y Michel Paul Cavallier, a los hermanos Besana. También había apasionados "de sangre azul": adhirieron enseguida el conde Bruno Sterzi y el príncipe Igor Traubetzkoy. ¡Un club exclusivo!



Para proteger al piloto del viento de las altas velocidades hay un pequeño parabrisas que se puede inclinar.

de las dotes del auto y con razón: dos semanas después logra la primera victoria de Ferrari en el circuito de las Termas de Caracalla, a la que le seguirán otros triunfos en toda Italia. En julio, la resurgida Escudería Ferrari vuelve a encontrar un viejo amigo, Tazio Nuvolari, que lleva la 125 al triunfo ya desde el debut en el circuito de Forlì. Y el domingo siguiente el gran Nuvolari humilla a la Maserati de Barbieri y a la Cisitalia de Bonetto con una carrera liderada desde el comienzo hasta el final, seguido como una sombra por Cortese con la otra Ferrari.

FRANCO CORTESE TRIUNFA CON 100 CABALLOS EN EL MOTOR

Pero Ferrari quiere más potencia, porque ya piensa en la Fórmula 2, reservada para autos de dos litros aspirados: el motor, de los originales 1497 cm³, es llevado a 1902 cm³, con una potencia de 125 CV. El nuevo propulsor debuta en el difícil circuito de Pescara con el fiel Franco Cortese, y el auto se clasifica en el segundo puesto. Vuelve a la pista con el piloto francés Raymond Sommer en ocasión del GP Ciudad de Turín, la primera carrera internacional en la que participan las nuevas Ferrari. Y la victoria de Sommer consagra al Cavallino entre los protagonistas del automovilismo.

1971, un año equivocado

Tenía que ser una temporada de confirmación, pero la 312 B2 no respondió a las expectativas. Contra el binomio Stewart-Tyrrell no había nada que hacer. Al final, Ickx se ubicó cuarto en el Mundial.

GP de Holanda 1971: Ickx lidera con su 312 B2.

La Ferrari, que dominó el final de la temporada 1970, era considerada favorita en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 del año siguiente. Lamentablemente, la 312 B2 resultó un auto equivocado, que obtuvo una única victoria en el GP de Holanda con Ickx. Anteriormente, Andretti había ganado el primer GP del año en Sudáfrica, pero al volante de la anterior 312 B.

PARA STEWART Y TYRRELL SEIS VICTORIAS EN ONCE GP

Jackie Stewart, con el nuevo Tyrrell Ford, derrotó a todos, llegando primero en seis GP sobre un total de once corridos. Ickx y Regazzoni fueron, respectivamente, cuarto y séptimo en la clasificación del Mundial, con la Ferrari apenas cuarta en el Mundial de Constructores.

El primer GP fue disputado en Kyalami, en Sudáfrica, y fue dominado por el McLaren de Hulme, quien fue obligado al retiro pocas vueltas antes del final. Mario Andretti, que debutaba con los colores del Cavallino, pudo así ganar el primer GP de su vida, coronando el sueño de estar al volante de una Ferrari. Segundo fue Stewart, delante del otro ferrarista Regazzoni, y luego llegaron Wisell, Amon y Hulme.

En España, en Barcelona, Stewart llevó por primera vez al triunfo al Tyrrell. Ickx fue segundo, a sólo tres segundos del escocés, precediendo a Amon, Rodríguez, Hulme y Beltoise.

En Montecarlo, Stewart dominó el GP de Mónaco, que lideró desde la primera hasta la última vuelta. Detrás suyo se clasificaron Peterson, la Ferrari de Ickx, Hulme, Fittipaldi y Stommelen.

EN HOLANDA FERRARI VUELVE A GANAR CON ICKX

La Ferrari volvió al triunfo en el GP de Holanda, disputado en Zandvoort bajo una lluvia torrencial. En condiciones absolutamente especiales, Jackie Ickx logró imponerse luego de un largo duelo con el BRM de Rodríguez, quien se ubicó segundo. Regazzoni, él también

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Stewart	Tyrrell-Ford	62	6 (E, MC, F, GB, A, CND)
Peterson	March-Ford	33	
Cevert	Tyrrell-Ford	26	1 (EE.UU.)
Ickx	Ferrari	19	1 (H)
Siffert	BRM	19	1 (AU)
Fittipaldi	Lotus-Ford	16	
Regazzoni	Ferrari	13	
Andretti	Ferrari	12	1 (SA)
Amon	Matra	9	
Gethin	BRM	9	1 (I)
Hulme	McLaren-Ford	9	
Rodríguez	BRM	9	
Wisell	Lotus-Ford	9	
Ganley	BRM	5	
Schenken	Brabham-Ford	5	
Donohue	McLaren-Ford	4	
Pescarolo	Matra	4	
Hailwood	Surtees-Ford	3	
Stommelen	Surtees-Ford	3	
Surtees	Surtees-Ford	3	
Hill	Brabham-Ford	2	
Beltoise	Matra	1	

1971: DEVALUACION DEL DOLAR

Política: *Giovanni Leone es elegido presidente de Italia. La República Popular China ingresa en la ONU, mientras que Taiwan es excluida.* **Economía:** *El presidente norteamericano Richard Nixon devalúa el dólar, que deja de ser convertible en oro.* **Deportes:** *Gustavo Thoeni gana su primera Copa del Mundo de esquí alpino.*

1971: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Sudáfrica, *6 de marzo*	*1° Andretti, 3° Regazzoni*
GP de España, *18 de abril*	*2° Ickx*
GP de Mónaco, *23 de mayo*	*3° Ickx*
GP de Holanda, *20 de junio*	*1° Ickx, 3° Regazzoni*
GP de Alemania, *1° de agosto*	*3° Regazzoni, 4° Andretti*
GP de EE.UU., *4 de octubre*	*6° Regazzoni*

GP de España 1971: la Ferrari 312 B2 de Mario Andretti.

La largada del GP de España 1971: dos Ferrari en primera fila junto a un Tyrrell.

al volante de una Ferrari, se ubicó tercero delante de Peterson, Surtees y Siffert.

En el nuevo circuito de Le Castellet, Stewart volvió a la victoria en el GP de Francia, delante del compañero de equipo Cevert. Tercero fue Fittipaldi, cuarto Siffert, quinto Amon y sexto Wisell.

Stewart ganó otra vez en Silverstone, en ocasión del GP de Inglaterra. Segundo fue el sueco Peterson, que se clasificó delante de Fittipaldi, Pescarolo, Stommelen y Surtees.

Luego del paréntesis de 1970, las monoplazas de Fórmula 1 volvieron a la legendaria pista de Nürburgring, para disputar el Gran Premio de Alemania. Otra vez, la quinta en el curso del año, ganó Stewart. Segundo se ubicó Cevert, confirmando el dominio de los Tyrrell. Regazzoni y Andretti se clasificaron tercero y cuarto con sus Ferrari, delante de Peterson y Schenken.

EL MUNDIAL TERMINO EN AUSTRIA CON STEWART CAMPEON

En Austria, en el circuito de Zeltweg, Stewart se consagró matemáticamente campeón del mundo a pesar de retirarse debido a la rotura de una suspensión. El GP fue ganado por Siffert, que superó a Fittipaldi, Schenken, Wisell, Hill y Pescarolo.

El GP de Italia en Monza terminó con un apasionante final. Gethin superó por sólo una centésima de segundo a Peterson, con Cevert tercero a 8 centésimas, Hailwood cuarto a 18 centésimas y Ganley quinto a 1,8 segundos del primero. Sexto, más lejos, llegó Amon que, con mucha mala suerte, tuvo que parar en los boxes para reemplazar la visera cuando lideraba con cierta comodidad. En el Gran Premio de Canadá en Mosport, Stewart ganó por sexta vez delante de Peterson, Donohue, Hulme, Wisell y Cevert. El campeonato se cerró en Watkins Glen con el GP de los Estados Unidos. Ganó, por primera vez, Cevert, que dejó a sus espaldas a Siffert, Peterson, Ganley, Stewart y Regazzoni.

250 GT Pinin Farina, el Cavallino se hace grande

1958: nace un vehículo que marcará un giro en la historia de la Casa de Maranello, trasformando una empresa de productividad limitada en una realidad industrial. Dirigida a los protagonistas del boom económico, será producida en 350 unidades.

La primera Ferrari 250 de Gran Turismo debuta en el Salón de París, en octubre de 1954: es la 250 Europa. Los tiempos no están todavía maduros para una producción en gran serie: en total, se producen cerca de 35 unidades, de las que sólo 25 tienen la misma carrocería. Las firman Pinin Farina y Vignale. Pero hay algo en el aire, y cuatro años después, sobre una base mecánica prácticamente idéntica, toma forma el primer auto de gran producción de la historia de la Casa de Maranello: la 250 GT Pinin Farina. Para Ferrari es un capítulo importante de la aventura comenzada al término de la Segunda Guerra Mundial.

ADEMAS DE LAS 250 GT COUPE TAMBIEN 41 SPIDER

De pocas decenas de unidades, la producción pasa de pronto a cifras de dos ceros:

La carrocería de la 250 GT Pinin Farina se caracteriza por las líneas tensas. Con respecto a otras Ferrari de la época, la trompa es más chica.

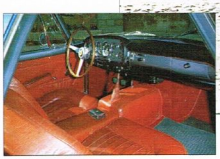
en total serán realizadas 350 coupés 250 GT y 41 en la versión spider. Una producción antes inimaginable para la Ferrari que, sin el aporte de Pinin Farina, probablemente no hubiera podido dar ese salto hacia adelante, de pequeño constructor de fuera de serie a gran

Línea recta, inconfundible, para la Ferrari 250 GT Pinin Farina. Quedará en la historia del automóvil.

Una 250 GT Pinin Farina en una carrera histórica.

productor de autos deportivos. La producción de la 250 GT Pinin Farina comienza en setiembre de 1958 en los establecimientos del estilista. Allí serán fabricadas todas las unidades de la nueva arma de Maranello para ganar la carrera más importante, la que se corre todos los días en las rutas contra vehículos de gran tradición y con nombres altisonantes y de sangre azul, como Aston Martin y Maserati.

La línea estudiada por Pinin Farina para las 250 GT es absolutamente innovadora para la Casa de Maranello y rompe con la tradición de la carrocería de líneas redondas que hasta el momento había caracterizado la producción del Cavallino. La 250 GT es cuadrada, dominada por líneas tensas en vez de curvas.



LAS ALETAS RECUERDAN LA 250 GT TOUR DE FRANCE

En la parte trasera todo eso se hace evidente: en el corte del techo, en las ópticas traseras incorporadas a ese esbozo de aletas que recuerda a la 250 GT Tour de France, coupé con grandes ambiciones en el mundo de las competiciones. Hasta los flancos son rectos, que a tres cuartos de altura de las ruedas tienen una línea que parece haber sido trazada con una regla de dibujante. La trompa de la 250 GT resulta larga, pero no imponente.

A la izquierda, el habitáculo de la 250 GT Pinin Farina.

UN HABITACULO CONFORTABLE Y MUY LUMINOSO

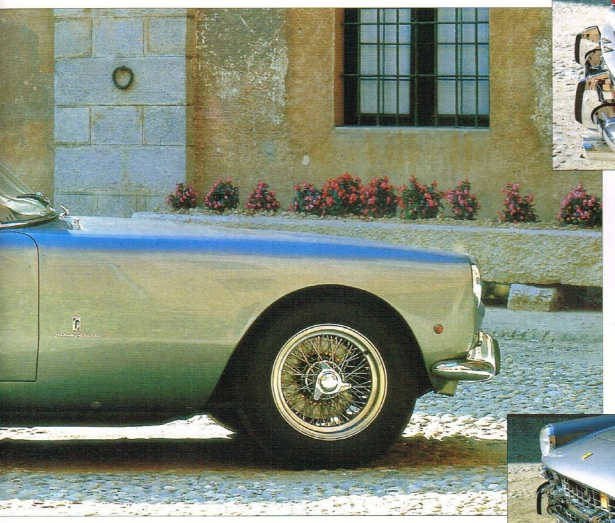
A medida que avanzaba del parabrisas hacia las ruedas delanteras, bajaba cada vez más, hasta encontrar una parrilla cromada con grandes rectángulos. El habitáculo de la 250 GT era muy luminoso y le permitía una visibilidad perfecta al conductor. El montante delantero era muy sutil y el trasero tampoco era muy grande. El parabrisas estaba dotado de una curvatura fuera de lo normal para la

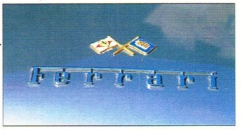
FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, 2953 cm³, compresión 8,5 y 9,1:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF doble cuerpo
Potencia:	240 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero, coupé dos puertas y dos lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + overdrive
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	por circulación de esferas
Frenos:	tambores (desde 1960 a disco)
Llantas:	de rayos Borrani de 16 pulgadas
Tanque:	100 litros
Paso:	2,60 metros
Ejes:	del. 1,354 m, tras. 1,349 m
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	cerca de 250 Km/h
Unidades producidas:	350 entre 1958 y 1970

UNA OBRA MAESTRA DE MOTOR

El corazón de la 250 GT es una de las obras maestras salidas de los talleres de Maranello. Deriva del proyecto firmado por Gioachino Colombo que equipó todas las deportivas del Cavallino desde la fundación de la fábrica hasta la mitad de los años Sesenta. Por otra parte, se trataba de un motor bastante simple: 12 cilindros en V a 60°, con un único árbol de levas a la cabeza y dos válvulas por cilindro. De acuerdo con el uso, en ruta o deportivo, la cilindrada podía aumentar o disminuir, se podían aplicar carburadores más grandes o en mayor número y obtener un puñado de caballos más, para liderar en las pistas de todo el mundo. Una verdadera obra maestra.





Algunos detalles de la 250 GT Pinin Farina: arriba, el logo sobre el capot trasero con el símbolo de la carrocera; a la izquierda, las ópticas traseras; abajo, los faros delanteros.

época, y en las puertas se encuentran los deflectores. La carrocería tan innovadora de la 250 GT, que no le concedía nada a lo superfluo, sin ningún detalle inútil o puramente estético, estaba dirigida a los hombres de negocios de la época y a quien quisiera un auto veloz, con una performance muy elevada, pero que se pudiera usar todos los días y con el cual no pasar inadvertido frente a un teatro o un casino. No era un auto pensado para las carreras, ni tampoco un "fuera de serie" que los exponentes del "jet set", los playboys seguían prefiriendo, especialmente si llevaba el Cavallino Rampante sobre el capot.

A PEDIDO PODIA SER PERSONALIZADA

Sn embargo, la 250 GT se prestó, a veces, a tener detalles personales, a pedido, aunque se trataba de un auto producido en serie. Por ejemplo, la trompa podía ser equipada con faros de distinto tipo o podían incluirse elegantes tomas de aire en los laterales. Desde el punto de vista mecánico, no había grandes novedades con respecto a la 250 Europa y a las siguientes 250 Boano y Ellena. Pero en 1960 muchas cosas cambiaron. Desde 1960 el motor pudo contar con una nueva caja de cuatro marchas más overdrive con comando eléctrico, que cumplía las funciones de una quinta velocidad. Las bujías fueron ubicadas en posición externa con respecto a la V de los cilindros. La potencia era de 240 caballos, suficientes para alcanzar una velocidad máxima de 250 kilómetros horarios. Una velocidad puramente teórica, porque con los caminos de la época, con los neumáticos y los frenos con los que las Ferrari estaban equipadas entonces, seguramente no se podía correr tan rápido sin arriesgarse más de lo debido.

EN 1959 LLEGAN LOS FRENOS A DISCO ESTANDAR

Justamente para permitirles a los clientes aprovechar mejor la performance del auto, en 1959 la 250 GT fue equipada con frenos a disco en la versión estándar y en 1960 recibió amortiguadores telescópicos en lugar de los amortiguadores a palanca, empleados hasta ese momento.

A la izquierda, el V12 de la Ferrari GT Pinin Farina.

CLIENTES CON BLASON

Entre los compradores de la Ferrari 250 GT Pinin Farina, a veces en versión no exactamente de serie, estuvieron varias cabezas coronadas de la época y muchos personajes notables del "jet set". Se puede comenzar citando a la princesa Liliana de Rethy, perteneciente a la familia real de Bélgica, y seguir con Roberto Rossellini, amigo personal de Enzo Ferrari y habitual cliente de la Casa, o el príncipe Bertil de Suecia, para concluir con el príncipe Bernardo de Holanda, que quiso una 250 GT Pinin Farina exactamente similar a la rara 410 Superamérica.

BUSCANDO NUEVOS MERCADOS

Ferrari en busca de América

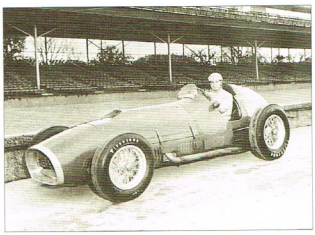
Los EE.UU. se vuelven un campo de batalla, con la participación de Ascari en Indianápolis, y luego un mercado entre los más importantes para el Cavallino. El conductor de Maranello cultiva el sueño de unir la Fórmula 1 a la Fórmula Indy en un único, verdadero Campeonato del Mundo, pero sin éxito.

EL HOMBRE DE DOS MUNDOS Hoy como ayer, el mercado estadounidense es uno de los más importantes para la Casa de Maranello. Tanto petróleo en todo el continente, tantos dólares listos para ser gastados, tantos ricos con ganas de divertirse al volante en un país donde el auto es todo, la misma esencia de la libertad. Enzo Ferrari muy pronto tuvo todo esto en claro. Ya en 1952, apenas cinco años después del debut del primer auto que llevaba su nombre, la Casa del Cavallino se presentó en Indianápolis para competir en las 500 Millas, la carrera más famosa de Norteamérica. El automóvil era la 375 Indy, una ex Fórmula que había sido fuertemente modificada. Al volante estaba nada menos que Alberto Ascari: 19° en las pruebas, tuvo que retirarse por la rotura de un semieje. Esta fue la única participación oficial de la Ferrari en la famosa carrera estadounidense de velocidad.

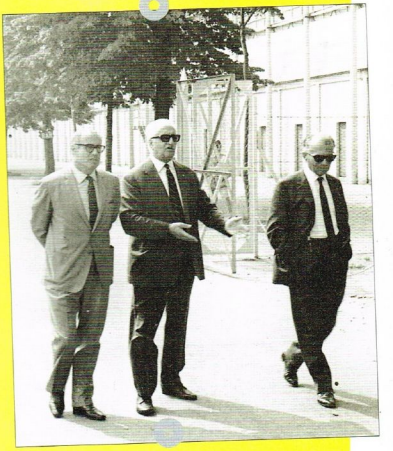
Desde las carreras a las rutas el paso fue breve. Muchos modelos de ruta del Cavallino en esos años y en los siguientes tomaron nombres que no dejaban dudas con respecto al mercado al cual estaban destinados: 340 América (1951), 340 México (1952), 342 América (1952), 375 América (1953), 410 SA Superamérica (1955), 250 GT California (1957), 400 SA Superamérica (1960), 365 California (1966), 365 GTB/4 Daytona (1968).

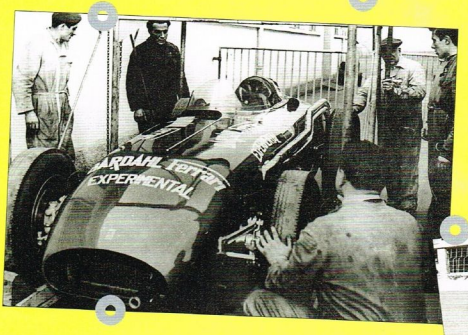
Al comienzo, se trataba de chasis y motores estrechamente emparentados con las competiciones, vestidos por los más famosos diseñadores italianos, de Pinin Farina a Ghia o Vignale. La 340 América, por ejemplo, tiene un motor de 4,1 litros de 230 caballos: es una spider con carrocería tipo "botecito" realizada por Touring; en la práctica es la hermana gemela de la Sport utilizada en carrera el año anterior. La 340 México de 280 caballos y 280 kilómetros por hora de velocidad máxima, en cambio, estaba pensada para la Carrera Panamericana de 1952, una de esas competiciones que más le interesaron a Enzo Ferrari, tal vez porque le recordaban de cerca las primeras Mil Millas con sus rutas polvorientas. Eran siempre autos con un número abundante de centímetros cúbicos en el motor y muchos, muchos caballos: lo máximo para gente acostumbrada a espacios y números exagerados. Al punto que, en algún momento, la producción se desdobló: la serie 250 con los motores V12 de tres litros de cilindrada fue reservada para Europa, mientras que a Norteamérica fueron a parar las cilindradas más elevadas y las carrocerías de dimensiones casi monumentales. Un claro ejemplo fueron las coupés de la familia Superamérica: motores de cinco litros y 340 caballos (en 1955), carrocerías larguísimas con grandes aletas traseras, siguiendo la moda que imperaba en los Estados Unidos.

La aventura americana de la Casa del Cavallino siguió con las 500 Millas de Indianápolis de 1956 con una monoplaza, denominada Bardahl-Ferrari y manejada por Nino Farina. Tenía un chasis Kurtiss con carrocería de la OSCA. Sobre ella fue montado un seis cilindros en línea derivado de las 121 LM, que sin embargo fue poco competitivo. Maranello pareció involucrarse al máximo con los Estados Unidos cuando Enzo Ferrari se hizo vocero de un programa para unir el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con el Campeonato de Fórmula Indy. Hay que tener en cuenta que hasta 1960, entre los grandes gremios válidos



Alberto Ascari, a la derecha, en las 500 Millas de Indianápolis de mayo de 1952: será la única participación oficial del Cavallino en la más famosa carrera estadounidense.





En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: 1956, talleres OSCA, la Ferrari con Bardahl como sponsor preparada para Nino Farina con motor 4,4 litros sobre chasis americano Kurtiss; la Ferrari 340 América en 1955 en prueba en el autódromo de Módena; GP de Italia 1966, Enzo Ferrari pasea en los boxes de Monza con dos expertos (a la izquierda Piero Casucci); la Ferrari 412 MI preparada para las 500 Millas de Monza de 1958.

para la conquista del título estaban también las 500 Millas de Indianápolis. Todo esto se concretó en dos carreras que se desarrollaron en Monza en 1957 y en 1958, sobre el anillo de la pista sobreelevada construida para la ocasión. El evento fue bautizado 500 Millas de Monza y pertenecía al trofeo de los Dos Mundos que premiaba al piloto mejor ubicado en las dos 500 Millas, la de Monza y la de Indianápolis. Para esa ocasión, Ferrari preparó una monoplaza, la 412 MI, donde las letras indicaban Monza e Indianápolis. Luigi Musso marcó la pole position y en la clasificación final él, Hill y Hawthorn se clasificaron terceros detrás de Rathmann y Bryan, quien habiendo ganado en Indianápolis se quedó con el Trofeo de los Dos Mundos. En Europa, la actitud hacia los estadounidenses era de segregación: en la primera edición de las 500 Millas de Monza en 1957, una prohibición de la Asociación de Pilotos de Fórmula 1 impidió a sus corredores participar en la competición contra nueve autos y otros tantos pilotos estadounidenses. En 1958 esto no sucedió y Ferrari se puso a trabajar. Pero ya el sueño de unificar EE.UU. y Europa en un único, verdadero Campeonato del Mundo se había esfumado. Así Ferrari se limitó a continuar vendiendo sus autos en América. Entre tanto, nuevos y grandiosos éxitos habían catalizado su atención hacia la Fórmula 1, un mundo del que se había vuelto dueño absoluto.

LA FABRICA

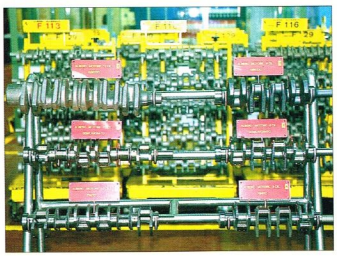
Sección Elaboraciones Mecánicas

Es aquí donde se produce la mayor parte de los componentes de las deportivas del Cavallino, que en el 70 por ciento están realizadas dentro de la fábrica.

En la Ferrari, el 70 por ciento de los autos está hecho "en casa", caso único entre los constructores de automóviles y probablemente uno de los elementos que hacen de los vehículos del Cavallino autos únicos y muy deseados. La Sección Elaboraciones Mecánicas es un gran galpón en el interior del recinto de Maranello, en el que se realiza casi la totalidad de los componentes mecánicos del auto.

Esta sección se desarrolla en tres líneas de producción con un largo de por lo menos 150 metros. Las máquinas empleadas son con control digital, operan según criterios de flexibilidad (FMS, Flexible Manufacturing System), es decir que son capaces de reconocer por sí mismas la pieza que tienen que trabajar y entonces equiparse con las herramientas necesarias. Cada vez más en los últimos años, en Ferrari se desarrolló el trabajo incrementando los sistemas informáticos. También en esta sección se trabaja en un ámbito de fábrica integrada (CIM, Computer Integrated Manufacturing): desde el proyecto a la elaboración, hasta la gestión de las existencias, todo procede paralelamente y es mantenido bajo control gracias a la informática.

DEL MATERIAL BRUTO SE LLEGA A LA PIEZA TERMINADA

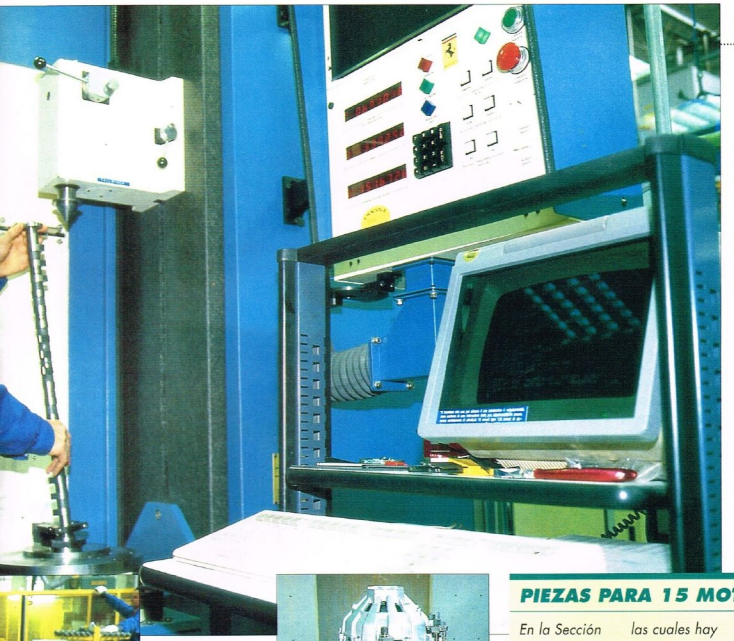


Las fases de la elaboración de un cigüeñal de un ocho cilindros.

En la primera línea de la sección se realizan los detalles mecánicos, como ejes de ruedas, campanas de embrague, volante, motor y caja de cambio. En total son 34 los elementos que se elaboran aquí, utilizados en diferente número en cada modelo de Ferrari en producción. En la segunda línea está la elaboración completa de los cigüeñales y de los árboles de levas, de la forja al tratamiento térmico hasta la terminación con rectificación final. A la cabeza de la línea de producción se ve el cigüeñal del 12 cilindros antes y después de haber sido trabajado: de ser bruto, no terminado y de 60 kilos de peso, se vuelve pulido, perfecto y "liviano", casi 30 kilos. Lo mismo ocurre con el ocho cilindros.

15 MAQUINAS, CADA UNA CON 120 HERRAMIENTAS A DISPOSICION

En la tercera línea se elaboran los blocks, las tapas, los carters, las cajas de cambio. Se emplean 15 máquinas, cada



Una de las máquinas especiales para la elaboración automática de las piezas, a la izquierda, y la terminación de las tapas de cilindros, abajo.

A la izquierda, elaboración de un árbol de levas. A la derecha y abajo, componentes listos para el ensamblaje.

PIEZAS PARA 15 MOTORES POR DIA

En la Sección Elaboraciones Mecánicas se trabaja en dos turnos, desde las 5 de la mañana hasta las 20. Las personas son unas 60, entre las cuales hay dos mujeres. La estructura está organizada de manera flexible, aunque en relación con los volúmenes globales de producción. Se fabrican 15 motores por día. La sección trabaja para satisfacer las necesidades de los autos en producción y también para el depósito de repuestos. La diferencia de producción medida en la sección es de apenas el 4 por ciento.

una de las cuales está equipada con 120 herramientas a disposición. Pero la elaboración no termina aquí. En el interior de la línea de producción hay una isla de "súper terminación" con máquinas que procesan las tapas de cilindros y blocks hasta los 3 micrómetros de tolerancia (el micrómetro es la millonésima parte de un metro, es decir la milésima parte de un milímetro). Además de los controles automáticos en fase de producción, en la sección elaboraciones mecánicas se realiza un control por muestra con sofisticados instrumentos para medir tanto elementos que llegan desde fuera cuanto productos terminados.

PARA LA DEPORTIVA F50 TERMINACIONES MANUALES

En el interior de esta sección hay otras dos islas de trabajo, una en la que se realizan las herramientas necesarias para el trabajo, y la otra en la que se cumplen operaciones especiales como la inserción del anillo de acero en el alojamiento de las válvulas, de manera que pueda soportar el efecto de golpes. Es una operación automatizada, excepto en el caso de la F50, donde la inserción es manual.

Las autopistas eléctricas italianas

Todos los autitos eléctricos, o slot cars, que divirtieron a los chicos de tres generaciones, desde los años Sesenta hasta el día de hoy. Precios: de 15 a 60 dólares.

Una Ferrari Polistyl 412 realizada en 1995.

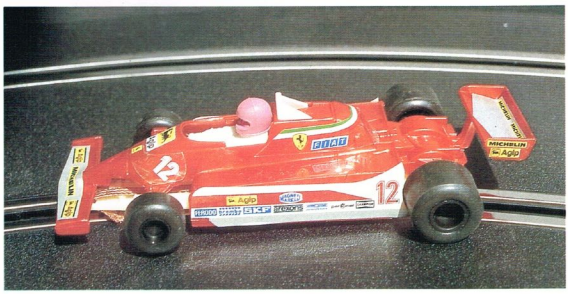
Dromocar, Policar, Champion 175: los slot cars italianos de gran difusión presentan todos una de estas marcas y el productor es siempre Politoys-Polistil, desde el lejano 1966. Treinta años de modelos para las autopistas, con las que jugaron por lo menos tres generaciones de chicos, muchachos y también adultos. Los pequeños y económicos autos eléctricos de la empresa italiana tuvieron siempre performance de gran relieve.

DIMENSIONES PARA TODOS LOS GUSTOS, DE 1/43 A 1/24

Existían tres gamas de producto, en escala 1/43 (para los más pequeños), en escala 1/32 (casi profesionales) y en escala 1/24 (que estaban muy de moda sobre el final de los años Sesenta).
Los primeros slot cars del Cavallino nacidos con el logo Policar fueron la 156 de Fórmula 1, la 250 Le Mans y la 330 P3, además de la Dino 206 Pininfarina, que son de 1966 y actualmente están considerados como bastante raros. Los cuatro tienen escala 1/32, mientras que en escala 1/24 entre 1967 y 1969 aparecieron la 330 P3 y la Dino 206 Competición (vendida con doble carrocería, spider y coupé). En la gama Dromocar, en escala 1/32 (en realidad un poco subdimensionada) hizo su aparición en 1969 la Ferrari P5, el prototipo de Pininfarina, que por lo menos a nivel de proyecto encontró un gran éxito, al punto de ser reproducido en escala reducida por muchos fabricantes. Este modelo y la Dino 206 Competición, que entró en catálogo tres años más tarde, son tal vez los productos más conocidos de ese período. La mecánica y la carrocería ya estaban perfeccionadas, pero los neumáticos y el chasis no ofrecían el máximo rendimiento.

LOS MODELOS MAS EFICIENTES NACIERON EN LOS AÑOS SETENTA

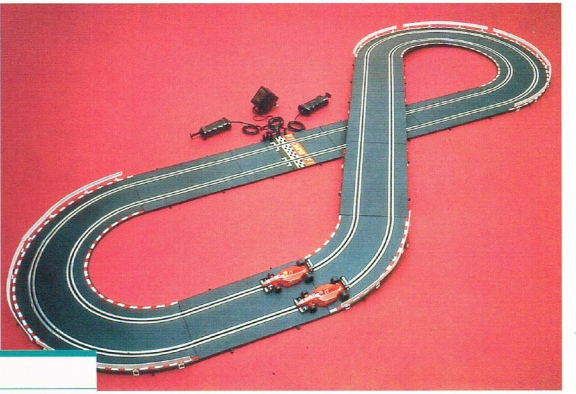
Al final de los años Setenta nacieron los modelos más eficientes. Antes de ellos hubo todavía un paréntesis con la Ferrari 312 B2 "Barrenieve" en versión GP de España 1972 (pero



Abajo, una Polistyl 312 T2.

PARA COLECCIONAR

Los slot cars de los años Sesenta y Setenta se pueden adquirir en las ferias de trueque que se realizan prácticamente en toda Italia, y también en algún negocio que se ocupa de modelos obsoletos. Pero su difusión es escasa. En cambio, los contemporáneos se pueden comprar no sólo en los negocios de modelismo, sino también en los de juguetes. Las pistas se venden también en las grandes tiendas y en algunos supermercados.



LOS PRECIOS

Precios muy elevados, más de 60 dólares, para los primeros slot cars Policar, ya casi imposibles de encontrar. Atención al estado de conservación, porque tienen un valor de colección sólo los ejemplares en excelentes condiciones de carrocería y con las calcomanías en orden. Se ubican apenas por encima de las 30 dólares la 312 B2 y la 312 P/B, mientras que la serie de los modelos Champion 175 tiene cotizaciones variables entre los 15 y 25 dólares, según el modelo. En cambio, cuesta 180 dólares la hermosa pista de cuatro carriles "La historia de la Fórmula 1". Los slots en 1/43 son económicos: pueden alcanzar los 12 dólares.

La autopista de Polistyl con el famoso diseño en "ocho" y dos carriles. A la derecha, una Ferrari TRC de 1956.

Los slot cars más viejos tienen cotizaciones superiores a los 60 dólares. Los más recientes, como éste, alrededor de los 15.

producida a partir de 1974), un modelo no muy veloz pero de buen efecto estético.

Luego de un modelo de concepción análoga, la Sport 312 P/B, la era moderna de los slot cars Polistil comenzó en 1978 con la 312 T2, primer modelo Ferrari de la serie Champion 175. Motores potenciados y confiables, neumáticos de verdadero caucho, bobina ubicada cerca del diferencial para aumentar la adherencia, pick up más robusto para permitirle al tren delantero un mejor rendimiento en la entrada de las curvas: éstas eran las características de estos modelos particularmente veloces, superados solamente por la serie Profesional, que se distinguía por las cubiertas, el chasis más corto, con pick up llevado más atrás para mejorar la estabilidad en pista, la bobina más grande y el motor aún más potente. Las escobillas se hicieron más cortas, para una mejor transmisión de la potencia.

LUEGO DE LOS AUTOS SE COLECCIONAN LAS PISTAS

A este modelo le siguieron la 126 C4, la 640 de la era Prost y la 412 T, nacida a final de 1995 e incluida también en una pista de cuatro carriles denominada "La historia de la Fórmula 1", que comprendía las réplicas de los modelos 312 T2, 126 C4, 640 y un falso histórico, la 312 T4 obtenida de un modelo distinto.

Por último, en 1996 hizo su debut una pista más económica de solamente dos carriles con las 412 T, para un desafío todo Ferrari. En escala 1/43, la última Ferrari producida fue la 640, en 1989.

LOS CLUBES

Ferrari Owners' Club Scaligero

Para quien posee una Ferrari en el Véneto, es un punto de referencia ineludible: organiza emocionantes y curiosas reuniones en Italia nororiental. El presidente honorario es un ex piloto caballero del Cavallino de los años Sesenta.

Un desfile de rojas Ferrari en una reunión del Ferrari Owners' Club Scaligero.

Para los propietarios de las Rojas del Véneto y del Garda, el Ferrari Owners' Club Scaligero representa desde 1992 un punto de referencia para excursiones sociales, reuniones y manifestaciones deportivas en Italia y en el exterior.

PARA RECORDAR, LAS REUNIONES EN MONTECARLO Y VENECIA

La institución nació por el entusiasmo del "cavaliere" Renzo Bressanelli, responsable de la concesionaria Ineco de Verona, y de un grupo de apasionados del Cavallino Rampante. Originalmente, el club se llamaba Ferrari Club Scaligero, adquiriendo la definición Owners' en 1996, luego de la nueva organización dispuesta por el Ferrari Club Italia, que restringió únicamente a los propietarios de los autos de Maranello la posibilidad de pertenecer a los clubes. Entre las muchas manifestaciones organizadas desde 1993 hasta hoy, hay que recordar la reunión en Montecarlo, en ocasión del torneo de tenis, la de Istria, otra en Venecia, una "Tres días" en la región de las Marcas y varias excursiones siguiendo el Mundial de Fórmula 1 y las carreras del Challenge Ferrari, campeonato en el que participan el presidente del club Piergiuseppe Perazzini, el secretario Adriano Baso y un piloto caballero, el señor Businello.

ACTUALMENTE LOS SOCIOS SON 32 ENTUSIASTAS PROPIETARIOS

Presidente honorario del Ferrari Owners' Club Scaligero es el abogado Clemente Ravetto, piloto Ferrari en el trienio 1965-1967, cuando participó en las más importantes pruebas del Mundial de Marcas al volante de las míticas 250 GTO y Le Mans, 330 P4, 275 GTB/4, ganando nada menos que el campeonato italiano Velocidad Pilotos con la GTO en 1965. La institución, que actualmente cuenta con treinta y dos socios, habitualmente participa también en reuniones organizadas por otros clubes Ferrari.

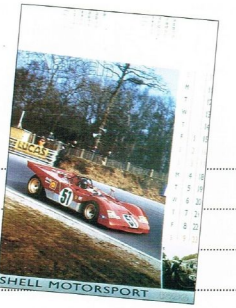
COMO INSCRIBIRSE

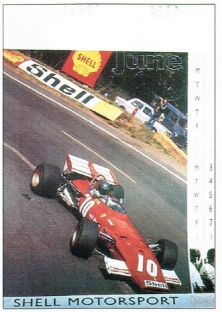
Reservado a los propietarios de vehículos Ferrari, el Owners' Club Scaligero tiene una cuota anual de inscripción de 500 mil liras (unos 280 dólares). La sede social se encuentra en la concesionaria Ineco de Verona, en el Largo del Perlar 12. Para informaciones telefonear al 0039-045-8204437. Las reuniones con todos los socios se realizan en Carnaval, con un fiesta de disfraz, y en Navidad para el festejo de fin de año.

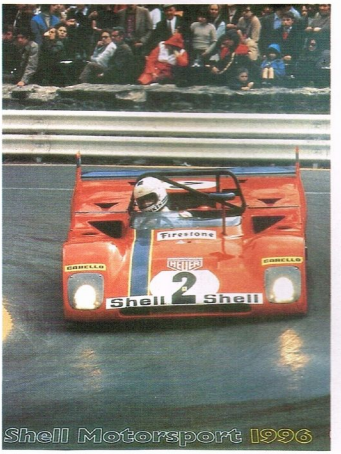
AUTOMOBILIA

El calendario Shell

En 1996, para festejar el regreso de su logo sobre la carrocería de las monoplazas del Cavallino, la firma petrolera realizó un exclusivo calendario.







Algunas imágenes extraídas del calendario Shell 1996 dedicado a las victorias Ferrari.

El regreso a las carreras de Fórmula 1 de la compañía Shell enriqueció el panorama de los calendarios dedicados a las Rojas de la Casa de Maranello. Para 1996, la empresa petrolera angloholandesa realizó un calendario de gran formato (35 x 50 cm) que vuelve a proponer algunas de las más lindas imágenes de los éxitos Ferrari en los años Cincuenta y Sesenta, cuando el logo de la empresa del petróleo y los combustibles lucía discretamente en las monoplazas de Fórmula 1 y en los autos Sport como la 312 P/B.

DE 1951 A 1973 CON SHELL: FERRARI CINCO VECES MUNDIAL

Un vínculo que duró de 1951 a 1973 y que implicó nada menos que cinco campeonatos del mundo de Pilotos para la Escudería de Maranello, además del que ganó Fangio en 1956 con Lancia Ferrari y los dos Mundiales de Constructores de 1961 y 1964. Para cada mes de 1996 hay una imagen, blanco y negro o color, en formato 25 x 35 cm, combinada con una o dos más pequeñas y complementarias de la primera. Los rostros retratados van de Clay Regazzoni a John Surtees, de Tim Schenken a Jackie Ickx y Juan Manuel Fangio. Los temas abarcan los grandes premios más difíciles, o las carreras de duración más sacrificadas, como la Targa Florio.

EN JULIO, DOS FOTOS BLANCO Y NEGRO

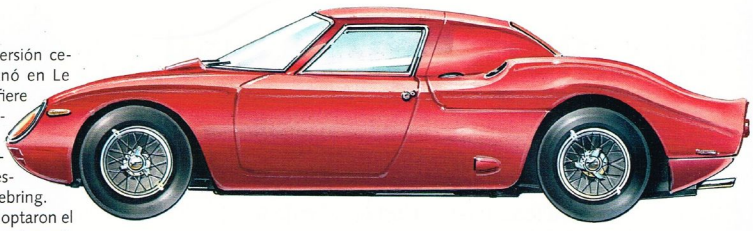
El mes de julio es la excepción a la regla, con dos fotos blanco y negro de corte horizontal y 25 x 17,5 cm, que muestran a la 365 GTB/4 Daytona Grupo 4 con los colores blanco y rojo del sponsor Thomson, en las 24 Horas de Le Mans de 1973 (mientras precede a un Porsche Carrera RS y un Gulf Mirage) y una 312 B de Fórmula 1 con los neumáticos Firestone, característicos de aquella época. En la contratapa del calendario hay una imagen de Enzo Ferrari al volante en los años Veinte, para cerrar el círculo de la historia del Cavallino.

ORIGEN Y CARACTERISTICAS

Realizado en Gran Bretaña por Shell Centre Publicity Services y obsequiado a los periodistas que asistieron a la presentación de la unión publicitaria Shell-Ferrari, el calendario 1996 todavía no es una rareza pero lo será seguramente en los próximos años. Las ilustraciones muestran los más famosos éxitos de Ferrari en los años 1951-73, ya entonces "subrayados" por el logo Shell.

1964 250 LE MANS BERLINETTA: GT SOLO DE NOMBRE

Puede definirse como la versión cerrada de la 250 P que ganó en Le Mans en 1963, de la que difiere en pocos detalles de mecánica y carrocería. La única 250 LM que llevaba un motor de tres litros terminó destruida por un incendio en Sebring. Los demás 33 ejemplares adoptaron el 3,3 y el 4 litros. Sólo tres o cuatro unidades tuvieron volante a la izquierda. Homologada en la categoría Prototipos, ganó las 24 de Le Mans de 1965 con Jochen Rindt y Masten Gregory.

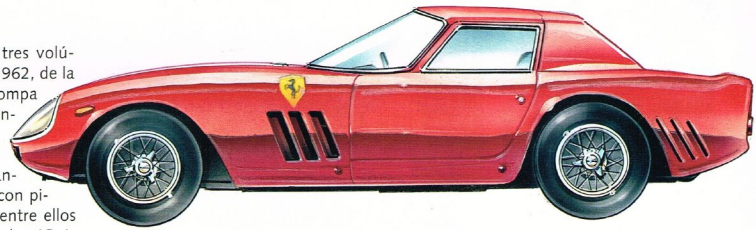


Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 58,8 mm, 3285,72 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,7:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro	
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	320 CV a 7700 rpm

Cuerpo: chasis de caños de acero con vigas y transversales	
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	820 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

1964 250 GTO '64: HEREDERA DE UN MITO

Representa la versión en tres volúmenes de la 250 GTO de 1962, de la que se diferencia por la trompa más chata y por la cola trunca, inspiradas en la 250 LM, así como la línea del techo. Gracias a sus brillantes resultados, a menudo con pilotos privados al volante, entre ellos el segundo puesto de Parkes/Guichet en los 1000 Km de Nürburgring, la GTO '64 contribuyó para que Ferrari conquistara en 1964 el Mundial de Marcas.

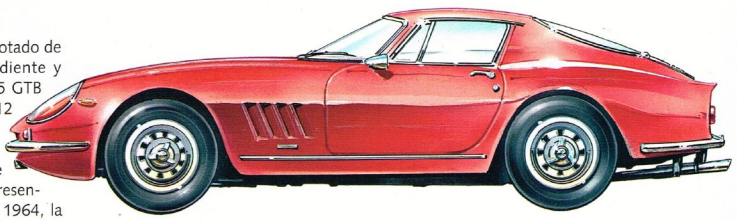


Motor: 12 cilindros en V a 60°, del. longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro	
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	290 CV a 7400 rpm

Cuerpo: chasis de caños de acero con vigas y transversales	
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	900 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

1964 275 GTB-GTS: UNA GTO PARA LA RUTA

Primer auto de serie Ferrari dotado de suspensión trasera independiente y caja de cinco marchas, la 275 GTB lleva la última evolución del 12 cilindros nacido en 1947. En 1965 recibe una trompa más baja y algunos detalles de aleación liviana y plexiglás. Presentada en el Salón de París de 1964, la 275 GTS tiene una línea que inspiró las sucesivas spiders 330 y 365 GTS. De la 275 GTS se produjeron 203 unidades. (En la ficha técnica, entre paréntesis los datos de la 275 GTS.)



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 77 x 58,8 mm, 3285,72 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,2:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro	
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ
Potencia:	280 (260) CV a 7600 (7000) rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1100 kilos
Velocidad máxima:	250 (245) Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto con la Ferrari F1 86 en el GP de Francia de 1986.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

375 Indy,
el Cavallino sueña con América

Sport 512 M,
la última de las grandes

275 GTB-GTS,
un mito entra en ruta

Pintura, desde Australia,
Greg Mc Neill